Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

34 225 **Toekomst van de Nederlandse onderzeedienst**

Nr. 1 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juni 2015

Inleiding

Hierbij bied ik u de brief aan over de toekomst van de Nederlandse onderzeedienst. Daarmee geef ik uitvoering aan de motie-Knops (Kamerstuk 33 763, nr. 18 van 6 november 2013) en licht ik het, reeds in de nota *In het belang van Nederland* vastgestelde, belang van de vervanging van de Walrusklasse nader toe. Het ontwerp van de Walrusklasse markeerde in de jaren zeventig van de vorige eeuw een ingrijpende omwenteling op het vlak van de bouw, de bedrijfsvoering en de inzet van onderzeeboten. Sinds de invoering begin jaren negentig van de vorige eeuw heeft dit concept zijn toegevoegde waarde bewezen. Om de huidige onderzeeboten vanaf 2025 te kunnen vervangen, moet in 2015 worden begonnen met de voorbereiding daarvan (zie ook antwoorden op de vragenlijst inzake de vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2015, brief van 23 oktober 2014, Kamerstuk 34 000 X, nr. 12). De komende jaren zijn nodig om op zorgvuldige wijze de vervanging van dit complexe wapensysteem gestalte te geven. Vanzelfsprekend kan op de goede ervaringen met de Walrusklasse worden voortgebouwd, maar ook andere vervangingsopties zullen worden overwogen. Optimale benutting van de samenwerkingsmogelijkheden met partnerlanden vormt het uitgangspunt. Ook de nationale kennisinstituten en de defensie- en veiligheidgerelateerde industrie worden in een vroeg stadium bij de vervanging betrokken.

Belang voor Nederland

Voor Nederland, met zijn grote zeehavens en maritieme belangen in Europa, het Caribisch gebied en andere delen van de wereld, is een militaire capaciteit om onder water te kunnen optreden van belang. Vanwege hun specifieke eigenschappen zijn de Nederlandse onderzeeboten een relevante nichecapaciteit voor de Navo en de EU. De internationale machtsverhoudingen verschuiven en een toenemend aantal spelers wil de zee in strategische zin en voor eigen gewin benutten. Alleen

kst-34225-1
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

de onderzeeboot kan gedurende langere tijd onopgemerkt blijven, ook in een omgeving waar de dreiging groot is en geen militair overwicht bestaat. De onderzeeboot is zeer geschikt voor de bescherming van scheepvaart en handelsroutes, voor de ondersteuning van militaire interventies, en om vijandelijke eenheden bewegingsvrijheid te ontnemen. Met een relatief beperkte militaire inzet kan in uiteenlopende inzetscenario's, op en vanuit zee, een groot effect worden bereikt. Het afdwingen van een wapenembargo door middel van een maritieme blokkade en het (ver)hinderen van maritieme operaties van de tegenstander zijn hier voorbeelden van.

Als gevolg van de afstoting van de maritieme patrouillevliegtuigen en de vermindering van het aantal M-fregatten, beschikt de Nederlandse krijgsmacht uitsluitend nog over onderzeeboten voor de verdediging van vlootverbanden op grotere afstand. De Nederlandse onderzeeboten hebben voorts, eventueel in combinatie met de inzet van *special forces*, een belangrijke inlichtingenfunctie. In internationaal verband leveren zij bovendien een unieke capaciteit. De huidige Nederlandse onderzeeboten kunnen namelijk verder van een thuishaven en gedurende een langere periode worden ingezet dan de conventionele onderzeeboten van andere Europese landen. Een dergelijke expeditionaire onderzeebootcapaciteit is voor Nederland tevens van belang met het oog op de veiligheid van het Koninkrijk in het Caribisch gebied. Met de beoogde vervanging van zijn onderzeebootcapaciteit zou Nederland een aanzienlijke bijdrage leveren aan de vervulling van de in Navo-kader vastgestelde prioritaire behoeften op het gebied van onderzeebootbestrijding, beeldopbouw en inlichtingenvergaring.

Veiligheidspolitieke context

Verslechterde veiligheidssituatie

De wereld is er de afgelopen jaren niet veiliger op geworden. De beleidsbrief «Turbulente Tijden in een Instabiele Omgeving» (Kamerstuk 33 694, nr. 6 van 14 november 2014) bevat een analyse van de internationale veiligheidssituatie, in aanvulling op de eerder vastgestelde Internationale Veiligheidsstrategie. Veiligheidsrisico's die al langer werden onderkend, hebben zich inmiddels gemanifesteerd als reële bedreigingen. Er lijkt zich een multipolaire wereldorde af te tekenen, waarin de Europese veiligheid en de internationale rechtsorde in toenemende mate onder druk staan. Conflicten en destabiliserende krachten dringen zich in de (directe) nabijheid van Europa op. De Nederlandse samenleving ondervindt daarvan rechtstreeks de gevolgen, mede omdat de interne en externe veiligheid steeds nauwer verweven zijn. Er moet rekening worden gehouden met een langdurige periode van voortdurende instabiliteit aan de zuid- en oostflanken van Europa. In dit licht vergt ook de collectieve verdediging nadrukkelijk de aandacht. Bovendien kunnen zich nieuwe crises aandienen, zowel in de omgeving van Europa als verder weg. Van de Europese landen wordt in bondgenootschappelijk verband verwacht dat zij meer verantwoordelijkheid nemen voor hun veiligheid en de bescherming van hun belangen. Dit vergt, ook van Nederland, inspanningen ter versterking van de gezamenlijke slagkracht en een verdere verdieping van de samenwerking.

Het maritieme domein

Naar verwachting zal er, in de komende decennia, bij veel bedreigingen, spanningen en conflicten sprake zijn van een maritieme dimensie. De Nederlandse maritieme strategie 2015–2025 (Kamerstuk 31 409, nr. 70 van 16 januari 2015), de maritieme strategie van de Navo en de maritieme

veiligheidsstrategie van de EU geven hiervan blijk. De afgelopen jaren is er sprake van een toenemend bewustzijn over het feit dat zeetransportroutes, zeestraten en maritieme knooppunten overal ter wereld kwetsbaar zijn. Steeds meer staten en niet-statelijke actoren beconcurreren elkaar over het gebruik van – en de controle over – dergelijke zeegebieden. Ook nieuwe routes en gebieden die in economische zin belangrijker worden, zoals de Arctische regio, zullen de komende decennia extra aandacht vergen. Het vrije gebruik van de zee is gereguleerd door het internationale zeerecht, maar niet alle staten hanteren dezelfde interpretatie daarvan. Disputen kunnen ertoe leiden dat staten diplomatieke en economische machtsmiddelen kracht bijzetten met maritieme presentie en militaire inzet.

Beperking of ontwrichting van het internationale scheepvaartverkeer, ook op grote afstand van Nederland, kan onze veiligheid en welvaart onmiddellijk treffen. De maritieme militaire machtsopbouw in Rusland en Azië, inclusief de proliferatie van moderne onderzeeboten, fregatten en raketsystemen, baart zorgen. Ook in Latijns-Amerika is sprake van een toenemende inzet van moderne marines waarvan onderzeeboten deel uitmaken. In de steeds diffusere veiligheidsomgeving zijn surveillance, beeldopbouw en goede inlichtingen cruciaal om te kunnen anticiperen op mogelijke dreigingen en conflicten, en zo ook om expeditionaire militaire operaties veilig en doelgericht te kunnen uitvoeren. Bovendien moeten de Navo-lidstaten, ook in het maritieme domein, beschikken over voldoende escalatiedominantie en het vermogen om vitale belangen mondiaal te beschermen.

Het wapensysteem

De onderzeeboot is een van de belangrijke grote wapensystemen waaraan de krijgsmacht zijn slagkracht ontleent. In het militaire optreden is het een van de weinige mogelijkheden om langdurig onopgemerkt te blijven. In tegenstelling tot oppervlakteschepen kunnen onderzeeboten kustgebieden of vijandelijke eenheden zeer dicht naderen zonder te worden opgemerkt. Dat geldt ook voor gebieden waar de tegenstander beschikt over het vermogen om anderen de toegang te ontzeggen (*Anti Access, Area Denial*). Voor de politieke en militaire besluitvorming kan de onderzeeboot cruciale informatie opleveren die niet op een andere manier kan worden verkregen. Verder kan de onderzeeboot niet alleen de situatie op zee, maar ook op land beïnvloeden. Zelfs in ondiep water waar de manoeuvreerruimte voor de onderzeeboot beperkt is, vergt het immers een relatief grote militaire inspanning om onderzeeboten op te sporen en te volgen. Conventionele onderzeeboten, zoals de huidige Walrusklasse, zijn beter geschikt voor operaties in ondiepe wateren dan de, over het algemeen grotere, nucleaire onderzeeboten. De voordelen van nucleair aangedreven onderzeeboten, waaronder de zeer grote actieradius en het vermogen om langdurig hogere snelheden vol te houden, gelden vooral in diepere wateren. De verschillende typen onderzeeboten zijn in internationaal verband complementair.

De kracht van de huidige Nederlandse onderzeeboot

De Nederlandse onderzeeboten van de Walrusklasse treden op als verkenner, wapendrager en uitvalsbasis voor speciale operaties. De inzet is gericht op de beïnvloeding van het gedrag van staten en de bestrijding van internationaal georganiseerd terrorisme en zware criminaliteit. Voorbeelden vormen het afdwingen van een maritieme blokkade zoals midden jaren negentig van de vorige eeuw in de Adriatische zee, de bestrijding van drugssmokkel in het Caribisch gebied en, recenter, de inzet voor piraterijbestrijding in de wateren rondom de Hoorn van Afrika. Ook

in de toekomst moet de Nederlandse onderzeeboot in staat zijn om, zowel geïntegreerd in een maritieme taakgroep als zelfstandig, langdurig operaties uit te voeren ver van een thuisbasis, ook in gebieden waar een hoog dreigingsniveau heerst. In het operatiegebied moeten verschillende taken kunnen worden uitgevoerd in de opeenvolgende fases van het maritieme optreden. De bundeling van vier specifieke vermogens in één platform bepalen de kracht en veelzijdigheid van de Nederlandse onderzeeboot:

- *Geloofwaardige, grote en precieze maritieme slagkracht* – het vermogen om onverhoeds grote slagkracht aan te wenden in gebieden waar (nog) geen militair overwicht is. Dit kan zowel defensieve als offensieve slagkracht betreffen tijdens interventies op en vanuit zee. Door de onderzeeboot gelanceerde torpedo's kunnen met grote precisie schepen en onderzeeboten direct uitschakelen om de tegenstander het gebruik van de zee te ontzeggen of te beperken (*Sea Denial* en *Sea Control*) en een eigen vlootverband te beschermen. Nederland levert hiermee een belangrijke capaciteit in het maritieme concept van de Navo voor *Anti Submarine Warfare* en *Anti Surface Warfare*.
- *Verzamelen, analyseren en delen van inlichtingen* - het vermogen om, weken aaneengesloten, heimelijk in een gebied activiteiten van (potentiële) tegenstanders te observeren en *real time* te analyseren. De verzamelde inlichtingen over de gereedheid, capaciteiten en operatiepatronen vergroten de mogelijkheid om de intenties en feitelijke gedragingen van (potentiële) tegenstanders te beoordelen. Hiermee versterkt Nederland tevens zijn internationale inlichtingenpositie die berust op het principe *quid pro quo.* Voorafgaand aan en tijdens een conflict kunnen de operationele en tactische inlichtingen van de onderzeeboot bepalend zijn voor de doelgerichtheid van maritieme operaties. De inlichtingenfunctie is van groot belang voor de beeldopbouw en de vergroting van *situational awareness*.
- *Speciale operaties* – het vermogen om als uitvalsbasis te dienen voor de heimelijke inzet van *special forces* nabij en op het grondgebied van een (potentiële) tegenstander om inlichtingen te verzamelen, strategische doelen of infrastructuur uit te schakelen, of voorbereidingen te treffen voor vervolgoperaties. Dergelijke acties kunnen onder meer betrekking hebben op de voorbereiding van een amfibische operatie, een doelgerichte aanval, bevrijding van gijzelaars, of de evacuatie van Nederlandse staatsburgers onder bedreigende omstandigheden.
- *Strategische beïnvloeding* – het vermogen om met een relatief beperkte militaire inzet het gedrag van tegenstanders doelgericht te beïnvloeden. Dit vermogen vormt eigenlijk de optelsom van de hiervoor genoemde kenmerken. De dreiging die van de aangekondigde of vermoede aanwezigheid van onderzeeboten uitgaat, kan de tegenstander dwingen tot ingrijpende voorzorgsmaatregelen en aanpassing van zijn strategie en operatiepatroon.

De nieuwe onderzeebootcapaciteit

De uitgangspunten zoals verwoord in de nota *In het belang van Nederland* zijn leidend voor de vervanging en daarmee voor de vaststelling van de behoefte en de functionele eisen voor de opvolger van de Walrusklasse. De huidige inzetbaarheidsdoelstelling is: het onafgebroken beschikbaar hebben van één onderzeeboot voor langdurige inzet, of twee onderzeeboten voor een kortere periode. De inzetbaarheid van onderzeeboten valt of staat ook in de toekomst met de robuustheid van de ondersteunende organisatie en de personele beschikbaarheid.

Veelzijdigheid en aanpassingsvermogen

De Nederlandse onderzeeboot is door de bundeling van specifieke vermogens voor verschillende taken inzetbaar. De bescherming van de belangen van het Koninkrijk, ook in het Caribisch gebied, is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de inzet in nieuwe maritieme aandachtsgebieden. Met het oog op de veranderlijke aard van de veiligheidsomgeving moeten militaire capaciteiten over «groeipotentieel» beschikken. Het aanpassingsvermogen gedurende de (relatief lange) levensduur van de onderzeeboot wordt onder meer bereikt door reserves en flexibiliteit in te bouwen met het oog op modificaties, modulaire aanpassing van bemensing en functionaliteit, instandhoudingsprogramma's en de toekomstige toevoeging van externe sensoren zoals *Unmanned Underwater Vehicles* (UUV's). De toepassing van nieuwe technologie maakt het waarschijnlijk mogelijk om op nieuwe onderzeeboten kleinere bemanningen in te zetten zonder daarmee afbreuk te doen aan de prestaties. Het is onwaarschijnlijk dat de komende decennia onbemande systemen beschikbaar komen die de beoogde combinatie van taken langdurig autonoom kunnen uitvoeren.

Het diffuse dreigingsbeeld en de proliferatie van wapentechnologie kunnen de komende decennia voorts nopen tot betere zelfverdediging en verbreding van de mogelijkheden tot wapeninzet. De huidige onderzeeboot beschikt alleen over zware torpedo's tegen doelen op zee en onder water. Deze bieden grote slagkracht, maar zijn minder goed bruikbaar tegen kleine oppervlaktedoelen en hebben geen nut tegen vijandelijke torpedo's, vliegtuigen en helikopters. Differentiatie van de bewapening van de nieuwe onderzeeboot verhoogt de operationele effectiviteit. Daarbij kunnen overwegingen van proportionaliteit en niet-letale effecten worden betrokken (schepen onklaar maken in plaats van deze te vernietigen). Ook kan het nodig blijken de nieuwe onderzeeboot toe te rusten met voorzieningen voor de lancering van *missiles.* Of naast de beoogde «*provisions for*» deze wapens werkelijk deel moeten uitmaken van de vervanging is, afgezien van financiële overwegingen, mede afhankelijk van de ontwikkeling van het dreigingsbeeld en de in internationaal kader vastgestelde behoeften.

Financiële aspecten

De besluitvorming over de vervanging vergt een integrale afweging op basis van een overzicht van alle met de vervanging gepaard gaande kosten, waaronder de instandhouding en de ondersteuning van de onderzeebootcapaciteit gedurende de gehele levensduur (*Life Cycle Costing* – LCC). Gezien de complexiteit van het wapensysteem en de keuze om de vervanging gestalte te geven in nauwe samenwerking met partners, zowel nationaal als internationaal, zal het inzicht in de kosten stapsgewijs toenemen. De verschillende fasen in het defensiematerieelproces (DMP) voorzien, op weg naar een finaal besluit, in steeds preciezere informatieverstrekking over de hoogte van de investering. Het uiteindelijke besluit over de vervanging wordt volgens de planning verwacht in 2018, binnen de dan geldende budgettaire kaders.

Internationale samenwerking

De beoogde vervanging van de Walrusklasse levert een belangrijke bijdrage aan de gezamenlijke slagkracht in Navo en EU-kader. Nederland kan zich een capabele en betrouwbare bondgenoot tonen door te investeren in prioritaire capaciteitsgebieden en door capaciteiten te vervangen die in andere Europese landen niet of beperkt voorhanden zijn. Met uitzondering van Nederland beschikken de overige Europese landen

op dit ogenblik niet over expeditionair inzetbare conventionele onderzeeboten voor verkenning en inlichtingenvergaring («*NATO priority shortfall area Joint Intelligence Surveillance and Reconnaissance (JISR)»*). Ook heeft de Navo onderzeebootbestrijding aangemerkt als een capaciteitsgebied waarop tekorten bestaan («*NATO priority shortfall area Anti Submarine Warfare* (*ASW*)»).

Nauwe samenwerking met partnerlanden bij het ontwerp, de bouw, de instandhouding en de inzet van onderzeeboten biedt voordelen. Ook vergroot het de mogelijkheden om de inzetbaarheid en het voortzettingsvermogen te versterken. De voordelen bij onderzeebootsamenwerking worden niet zozeer bereikt door operationele inzet vanuit een gezamenlijke *pool* of een gedeelde capaciteit. De reden hiervoor is dat de meeste landen hun onderzeeboten op grond van nationale veiligheidsoverwegingen zelfstandig willen kunnen inzetten. De voordelen worden eerder gevonden op het terrein van de operationele gereedheid (opleiding en training) en de materiële gereedheid (onderhoud, reservedelen, programma's voor levensduurverlenging). De onderzeedienst werkt op dergelijke terreinen ook nu al samen met verschillende landen (zie het overzicht in de bijlage bij deze brief).

Voor de vervanging van de Walrusklasse wordt onderzocht hoe de doelmatigheid, met het oog op de *total cost of ownership,* verder kan worden vergroot. Nederland streeft daarom naar vergaande samenwerking gedurende de gehele levenscyclus van het materieel en stelt geen harde grens aan de reikwijdte van de samenwerking. Zelfs de inzet van multinationale bemanningen bij oefeningen of operaties moet worden overwogen. Nederland draagt deze ambitie uit in de internationale contacten, maar is tegelijk afhankelijk van de bereidheid van partners om stappen te zetten. Om maximaal voordeel uit samenwerking te kunnen behalen, moeten de Nederlandse onderzeeboten waar mogelijk over dezelfde eigenschappen, systemen en gebruiksfilosofieën beschikken als die van de partnerlanden. Bij een complex technisch geïntegreerd systeem zoals een onderzeeboot kan een beperkte afwijking al van invloed zijn op de diepgang van de samenwerking.

De samenwerking met partnerlanden

Nederland volgt de ontwikkelingen betreffende de vervanging van onderzeeboten in een aantal landen op de voet. Waar mogelijk zal Nederland kansen benutten om partners te betrekken bij het eigen vervangingstraject. Hiermee kunnen de voordelen van samenwerking worden vergroot en is de beoogde verdieping niet afhankelijk van de bereidheid van één partner. De ontwikkelingen in Australië, Canada, Duitsland, Noorwegen en Zweden bieden hiervoor op dit moment de meeste aanknopingspunten:

- Australië hanteert een min of meer gelijke termijn voor de vervanging van zes conventionele Collinsklasse onderzeeboten. De behoefte gaat momenteel uit naar een veel grotere, duurdere onderzeeboot. Afhankelijk van het ontwerp kan samenwerking nader worden onderzocht, al is de geografische afstand een beperkende factor. Australië hanteert een met Nederland vergelijkbaar concept van opereren. Het land heeft op 20 februari jl. aangekondigd werven in Duitsland, Frankrijk en Japan voorstellen te laten doen voor een nieuw ontwerp;
- Canada bereidt besluitvorming voor over levensverlengend onderhoud van de huidige vier conventionele Victoriaklasse onderzeeboten. Canada hanteert een met Nederland vergelijkbaar concept van opereren, maar oriënteert zich vooralsnog niet op een vervangende onderzeebootcapaciteit;

- Duitsland beschikt over een nationale onderzeebootbouwindustrie (TKMS). Gezamenlijke of gelijktijdige vervanging met Duitsland is momenteel niet aan de orde omdat het net heeft geïnvesteerd in zes conventionele T212 onderzeeboten. Anderzijds kan betrokkenheid van de Duitse industrie interessant zijn, mede met het oog op de bredere maritieme samenwerking met het land. Duitsland hanteert wel een ander concept van opereren dan Nederland;
- de Noorse regering heeft eind november 2014 formeel besloten om vanaf midden jaren twintig zes conventionele Ulaklasse onderzeeboten te vervangen. De vervanging van de Nederlandse onderzeeboten is (in de planning) voorzien in dezelfde periode. Noorwegen is een strategische partner en al vele jaren is er sprake van samenwerking op tal van terreinen, ook op onderzeebootgebied. Noorwegen hanteert een met Nederland vergelijkbaar concept van opereren. Om deze redenen lijkt de samenwerking met Noorwegen vooralsnog goede vooruitzichten te bieden op verdere verdieping. Wel oriënteert Noorwegen zich op kleinere onderzeeboten die minder geschikt zijn voor expeditionaire inzet en geïntegreerd optreden met een maritieme taakgroep. De mate waarin de functionele eisen voor de vervangende capaciteit uiteindelijk overeenkomen, bepaalt in belangrijke mate hoe vergaand de samenwerking kan zijn;
- Zweden beschikt eveneens over een nationale onderzeebootindustrie (Saab-Kockums) en heeft reeds opdracht gegeven voor de bouw van nieuwe onderzeeboten vanaf midden 2020. Samenwerking met Zweden zal sterk worden beïnvloed door de Zweedse industriële belangen. Dit kan de mogelijkheden voor een goede positionering van de Nederlandse industrie beperken, maar het kan – zoals blijkt uit de recent aangekondigde samenwerking tussen Damen en Saab – ook kansen bieden. Zweden hanteert wel een ander concept van opereren dan Nederland.

Industriële participatie

De samenwerking met de nationale industrie en de kennisinstituten zal zoveel mogelijk geschieden in het kader van de *Defensie Industrie Strategie* (DIS) en het *Convenant kennisgroep Nederlandse marinebouw*. [1] De vijf prioritaire technologiegebieden uit de DIS komen allemaal in beeld bij de vervanging. Defensie onderkent dat de betrokkenheid van de industrie en kennisinstituten nodig is om voldoende kennis op te bouwen en te waarborgen, en om de technische risico's beheersbaar te houden. Een volgende generatie onderzeeboten vergt de toepassing van hoogwaardige technologische kennis over signatuurreductie, systeemintegratie, bewapening en zelfbescherming. Defensie zal de beschikbare kennis hierover verder moeten vergroten om als *smart buyer* en *smart specifier* realistische en kosteneffectieve eisen te kunnen stellen aan het ontwerp, de bouw en de exploitatie.

De Nederlandse industrie met specifieke maritieme en onderzeebootkennis heeft zich verenigd in het *Dutch Underwater Knowledge Center* (DUKC), een samenwerkingsplatform onder de NIDV. De kennisinstituten TNO en MARIN beschikken eveneens over specifieke onderzeebootkennis. De kennisinstituten en het DUKC vervullen reeds een belangrijke rol in het instandhoudingsprogramma voor de Walrusklasse. Daarmee is belangrijke kennis opgedaan, behouden en uitgebreid. Het DUKC is betrokken bij

[1] Op 17 september 2012 hebben de Minister van Defensie en het Nederlands Marinebouw Cluster een convenant gesloten, om gezamenlijk de benodigde kennis voor de ontwikkeling en bouw van militaire oppervlakteschepen te waarborgen, deze kennis onderling beschikbaar te stellen en de inspanningen voor onderzoek en ontwikkeling ten behoeve van nieuwe generaties schepen op elkaar af te stemmen en te synchroniseren.

de voorbereidende studies voor de vervangende onderzeebootcapaciteit en ondersteunt de contacten tussen Defensie en de nationale maritieme industrie. Het DUKC heeft de onderzeebootkennis in Nederland geïnventariseerd. Denk daarbij aan het ontwerpen van de drukhuid, platformautomatisering, weerstand en voortstuwing, *Combat Management System* (CMS), *Sensoren, Wapens en Communicatie* (SEWACO), functioneel ontwerp en signaturen. Tegelijk stelt het DUKC vast dat specifieke kennis en ervaring voor de bouw van onderzeeboten in Nederland ontbreken. Het DUKC heeft de ambitie om deel te nemen aan de totstandkoming en exploitatie van de nieuwe capaciteit.[2] Daarnaast hebben Damen Shipyards en het Zweedse SAAB-Kockums, zoals gezegd, strategische samenwerking op het gebied van onderzeebootbouw aangekondigd. Defensie zal voorstellen van de industrie betrekken bij de voorbereiding van de besluitvorming en zowel de baten als de kosten van industriële participatie in kaart brengen.

Ten slotte

Deze brief onderstreept het belang dat Defensie hecht aan de vervanging van de Walrusklasse onderzeeboten. In de nota *In het belang van Nederland* is reeds kenbaar gemaakt dat Defensie de vervanging alleen kan realiseren als de nieuwe onderzeeboten samen met een of meer partnerlanden worden ontwikkeld, gebouwd en geëxploiteerd. Gedurende het DMP, dat het kader vormt voor de besluitvorming, zal daarom nadrukkelijk aandacht worden geschonken aan de internationale samenwerkingsmogelijkheden. Harmonisatie en standaardisatie leiden tot meer mogelijkheden tot samenwerking en kostenreductie. Daarentegen kan de wens om te blijven beschikken over een expeditionair inzetbare onderzeeboot grenzen stellen aan verdere verdieping van de onderzeebootsamenwerking met één of meer partnerlanden. De eerste stap in het DMP betreft de wijze waarop de behoefte moet worden vervuld. Tot de vervolgstappen behoren voorts kosten-batenanalyses en alternatievenvergelijkingen. Hierbij worden vanzelfsprekend operationele, financiële en industriële aspecten betrokken. Het uiteindelijke besluit wordt in 2018 verwacht.

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert

[2] DUKC rapport «The Capabilities and Participation Objectives of Industries in the Netherlands – The Industrial Submarine Knowledge Base» (2014).

Bijlage: **overzicht huidige internationale onderzeebootsamenwerking**

De Nederlandse onderzeedienst heeft momenteel sterke internationale banden. De bilaterale samenwerking spitst zich toe op:

Land	Operationeel, training, oefening	Technisch, onderzoek
Australië	Operationele opleidingen (zoals NLSMCC), ontwikkeling van tactieken.	Informele samenwerking op het gebied van signatuurmanagement en *target echo strength*. R&D op gebied van onderzeeboot hydrodynamisch conceptontwerp.
Canada	Operationele opleidingen (zoals NLSMCC), ontwikkeling van tactieken.	R&D op het gebied van scheepsbouw en signaturen.
Duitsland	Operationele opleidingen (zoals NLSMCC), ontwikkeling van tactieken.	Partners in geruismeetbaan in Noors fjord (samen met Noorwegen en Nederland). Magnetische meetbaan in aanbouw (samen met Nederland). R&D op het gebied van schoknormen.
Frankrijk		R&D op het gebied van manoeuvreereigenschappen.
Noorwegen	Operationele opleidingen (zoals NLSMCC), ontwikkeling van tactieken.	Partners in geruismeetbaan in Noors fjord (samen met Duitsland en Nederland).
Verenigd Koninkrijk	Operaties, gereedstelling, operationele opleidingen (zoals NLSMCC[1]), ontwikkeling van tactieken.	Samenwerking op het gebied van onderzeebootcommunicatiesystemen. R&D op het gebied van scheepssignaturen, *electronic warfare*.
Verenigde Staten	Operaties, operationele opleidingen (zoals NLSMCC), ontwikkeling van tactieken.	Kennisuitwisseling onderzeebootcommunicatiesystemen. R&D op het gebied van *underwater noise, ASW torpedoes, sonar technology, electronic warfare, electro-magnetic effects, explosive effects on hull and equipment.*
Zweden		R&D op het gebied van platform, scheepsbouw en signaturen.

[1] NLSMCC: *Netherlands Submarine Command Course*

Daarnaast neemt Nederland deel aan verschillende multilaterale samenwerkingsverbanden:

- Navo-onderzeebootorganisatie, COMSUBNATO in Northwood (VK). Hieraan gekoppeld zijn jaarlijkse conferenties op het niveau van commandanten onderzeedienst en van stafofficieren.
- Partner in de *International Submarine Rescue Liaison Office* (ISMERLO, Northwood (VK)). Internationale organisatie waar zeer veel landen bij zijn aangesloten ter coördinatie van onderzeebootreddingsacties en verbetering van de veiligheid van onderzeeboten en reddingsmiddelen.
- Partner in de *Conventional Submarine Cooperation* (CSC) met Duitsland, Italië, Noorwegen, Polen en Portugal. Door Duitsland opgezet in 2014 voor nader overleg tussen verschillende Europese onderzeebootnaties op het gebied van R&D, onderhoud, training en operaties.
- Partner in de *Submarine Hydrodynamics Working Group* met Australië, Canada, Duitsland, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk en Verenigde Staten. Forum voor de uitwisseling en bespreking van studies op het gebied van onderzeebootrompvormen.
- Partner in de *Diesel Submarine Technical Staff Talks* (DSTST) met Australië, Canada en Noorwegen. Forum voor de uitwisseling van

ervaring en de gezamenlijke ontwikkeling van oplossingen op het gebied van materieeltechniek en onderhoud.

- Partner in het *International Submarine Safety Forum* (ISSF) met Australië, Canada, Noorwegen, Spanje, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten en Zweden. Forum voor uitwisseling van ervaringen en bespreking van veiligheidgerelateerde onderwerpen.
- Partner in de *International Naval Safety Association* (INSA), voornamelijk samen met Noorwegen en Verenigd Koninkrijk, maar ook Zuid-Afrika. Forum voor ontwikkelen van een internationale bouwnorm voor onderzeeboten, de *Naval Submarine Code* (NSubCode).
- Partner in de *Torpedo Organisation US, Canada, Australia, Netherlands* (TOUCAN) met Australië, Canada en Verenigde Staten. Forum voor de uitwisseling van ervaringen en de gezamenlijke ontwikkeling van oplossingen op het gebied van materieeltechniek, onderhoud en het gebruik van torpedo's.
- Partner in het *Centre for Ship Signature Management* (CSSM) samen met Duitsland. Canada en Noorwegen nemen deel als *observer*. Zweden en het Verenigd Koninkrijk hebben interesse getoond voor deelneming. De formele organisatie is gevestigd in Kiel, Duitsland.